REPRESENTACION

QUE

LA SOCIEDAD ECONÓMICA MATRITENSE

DE AMIGOS DEL PAÍS

ELEVA AL

EXCMO. SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO

SOBRE LA

LIBERTAD EN LA CONSTRUCCION

DE

FERRO-CARRILES.

MADRID.
Imp. de La Revista de Legislacion, á cargo de J. Morales.
Ronda de Atocha, núm. 15.
1876.

PROPOSICION

QUE DIÓ ORÍGEN Á ESTE DOCUMENTO.

PROPOSICION.

A la Sociedad Económica Matritense:

Uno de los problemas que más particularmente agitan hoy la opinion pública en nuestro país es el de los caminos de hierro: debates periodísticos, discusiones animadas en los centros de la Administracion y en los círculos de productores, comerciantes y hombres profesionales, todo anuncia que estamos avocados á una reforma cardinal en nuestra Legislacion sobre ferro-carriles, y todo aconseja que antes de acometerla se medite y reflexione con maduréz y circunspeccion, para que se suplan los vacíos y se remedien las faltas que ofrezcan las vigentes leyes, acogiendo los principios que el progreso de la ciencia económica y las enseñanzas prácticas de treinta años recomienden y aún exijan. El asunto es del mayor interés para el país: las contínuas quejas de éste, fundadas en vicios cardinales que desde antigua fecha se observan y consienten en la explotacion de nuestra red; las trasformaciones inopinadas y alarmantes cumplidas en la constitucion financiera de las Empresas concesionarias; las protestas de las grandes Compañías contra las legítimas aspiraciones de las ménos potentes, que pretenden sacudir el

pesado yugo de éstas y ostentarse con provechosa autonomía; las especulaciones á que dan orígen las Empresas de caminos de hierro interviniendo en las competencias mercantiles y favoreciendo en todo caso al industrial acaudalado contra el modesto, al acaparador contra el agrícola de exíguo peculio; los carbones nacionales reducidos á escasos mercados, y el acceso de los extranjeros á todos los centros fabriles favorecido por móviles estrechos, á beneficio de irritantes convenios de tarifas; las reclamaciones del comercio desatendidas y aún á veces ni siquiera escuchadas; líneas largamente subvencionadas por el Estado, caducando repetidas veces los plazos fijados para su construccion y burlando de contínuo las esperanzas que en esta se habian fundado; Empresas de ferro-carriles atreviéndose á solicitar del Gobierno que desobedezca, porque así les place, leyes que ellas mismas han venido utilizando en su provecho; estaciones importantísimas faltas de muelles y obras de arte de primera importancia instaladas á título provisional y nunca definitivamente construidas; Compañías que carecen del material estipulado en su pliego de condiciones, originando, por escasez de este, retrasos y males sin cuento á las industrias agrícola y minera y estancando las corrientes que determina la circulacion interior de las riquezas que atesora nuestro suelo y el cambio de nuestras producciones con las extranjeras, ofrecen espectáculos á que la *Sociedad Económica Matritense* no puede asistir indiferente sin desmentir la tradicional fama que le ha alcanzado el incesante anhelo y el férvido entusiasmo conque se preocupa é inquieta del régimen y concierto de los intereses materiales y morales de nuestra pátria, harto lastimados por

la pasion política y por la lamentable pero comprensible apatía que ha engendrado en las gentes que cifran su porvenir y fundan su estado social en el trabajo, el ver que en este noble suelo, donde fué siempre abatida toda ingerencia extraña y no echó nunca raices el feudalismo, vivamos hoy sometidos á feudo de extranjeras potencias financieras que intentan comprimir el legítimo desarrollo de nuestra red de caminos de hierro para que la competencia, cuyo poderío es incontrastable y cuya accion es siempre reparadora en el órden económico, no venga á poner freno á los abusos y correctivo á los vicios que se observan y lamentan en la explotacion de las actuales líneas, nunca corregidos por virtud del ascendiente é influencia de sus gestores en las esferas del Poder.

Dos extremos debe, en nuestro juicio, abrazar la representacion que la *Económica Matritense* eleve al Ministerio de Fomento: el desarrollo de nuestra red de ferro-carriles y el remedio de las faltas en que actualmente incurren las líneas en explotacion.

Basta tender la vista por la carta geográfica de la Península para alcanzar cuán viciosa es la organizacion de nuestra red de caminos de hierro: producto las líneas generales de soldaduras artificiosas, imponen por vicios originarios de su trazado, recorridos exageradamente extensos, cuya irracional longitud pagan el comerciante y el industrial, los cuales en su dia contribuyeron con sus fondos á las subvenciones que disfrutaron dichas líneas, suficientes en condiciones económicas, para haberlas construido el Estado: ni la línea que actualmente nos relaciona con Francia, ni la que nos liga con

Portugal, ni las que conducen nuestros carbones al centro de la Península, ni las que enlazan la capital con nuestros puertos del Mediterráneo y Extremadura con Andalucía, ofrecen la longitud que debieran tener, y de aquí que surjan desde hace tiempo proyectos, algunos de ellos ya en ejecucion, merced á los cuales se establecerán comunicaciones que abrevien las distancias kilométricas de las zonas extremas, con sensible reduccion del precio del trasporte, produciendo á las comarcas intermedias el alto beneficio de ser una amenaza constante contra los abusos de las líneas que cruzan sus campos.

La moderna legislacion de ferro-carriles, inspirada en altos y patrióticos pensamientos, ha aplicado á la industria de los trasportes los principios de libertad y de concurrencia que regulan todas las funciones de la actividad económica en nuestro tiempo, sin encontrar para ello dificultad alguna en las concesiones otorgadas con arreglo á la antigua Legislacion, cuyos autores, con previsor instinto, obligaron á las Empresas á consentir, cuando así conviniera á los intereses públicos, la ejecucion de nuevas líneas en las comarcas próximas ó inmediatas á las recorridas por sus caminos férreos, renunciando á toda indemnizacion por este concepto.

Las leyes liberales, aplicadas en innumerables casos á Obras públicas de diversa especie, han comenzado ya á producir el fruto apetecido en materia de ferro-carriles, y el Ministerio de Fomento viene concediendo desde hace siete años permiso para atravesar lugares de dominio público á nuevas líneas, perjudiciales á las antiguas, pero altamente beneficiosas al país, sin protesta de los agraviados; hoy, al

amparo del derecho constituido, con beneficio público y satisfaciendo legítimas aspiraciones de comarcas desheredadas, se pretenden construir líneas que no dañan como las anteriormente otorgadas á Empresas modestas enseñadas á rendir acatamiento á la Ley, sino á Compañías cuya desmedida influencia viene pesando sobre el país desde larga fecha, y de aquí que, en la prensa y en exposiciones colectivas, se pida al Gobierno, como si se tratase de la cosa más natural del mundo, que suspenda en nombre de la conveniencia privada las solemnes disposiciones del Poder Legislativo, pretendiendo escitar la pasion política contra las leyes dictadas por las Asambleas revolucionarias, y á beneficio de ella conseguir que prosperen sus interesadas é ilegítimas pretensiones.

La *Sociedad Económica Matritense*, en cuyos acuerdos raya tan alto el espíritu reformista como el respeto y acatamiento de la Ley, creeria hacer agravio á la autoridad y justificacion del Gobierno representándole para que no derogara la Legislacion vigente que, con espíritu levantado y verdaderamente conservador, viene aplicando estrictamente á despecho de sus convicciones de escuela ó partido; pero en cambio cree altamente oportuno rogar á los hombres que hoy rigen los destinos del país que no opongan dificultades ni creen embarazos al libre desarrollo de las Obras públicas, y con especialidad al de los caminos de hierro, sino que, antes por el contrario, auxilien en cuanto les sea dable su fomento, no sacrificando los intereses generales del país á oposiciones suscitadas por el apego al interés y desenvueltas al amparo de escepcionales influencias.

Mientras llega el anhelado momento en que la ley de la

competencia rija la explotacion de nuestros caminos de hierro, merced á las nuevas líneas que se proyectan sin subvenciones ni auxilios de ninguna especie por parte del Estado, importa tambien que el Gobierno fije su atencion en el lamentable ejercicio que de sus tarifas vienen cumpliendo las Empresas actuales y del que daremos idea en breves términos.

Al apuntar estas consideraciones importa ante todo tener en cuenta que las líneas de ferro-carriles construidas con arreglo á la Legislacion antigua han gozado exhorbitantes subvenciones, derecho de expropiacion, franquicias de Aduanas y otros muchos privilegios y exenciones en cuya virtud el Estado interviene como propietario en la explotacion que de sus líneas cumplen las Empresas que han obtenido el usufructo de las mismas durante cierto número de años, pues de no ser así, nunca pretenderíamos que el Estado se inmiscuyese en las tarifas que consignan los precios en que se estiman los gastos y beneficios del trasporte.

Las Compañías de caminos de hierro, léjos de mostrarse imparciales en las competencias de la industria y en las transacciones del comercio, intervienen en ellas y su influjo es tanto más pernicioso cuanto que es incontrastable mientras no se construyan líneas que les hagan concurrencia.

Es indispensable que el Gobierno al estudiar el proyecto de ley sobre ferro-carriles que piensa someter á las próximas Córtes, segun ha anunciado la prensa, se reserve la atribucion de intervenir en las tarifas de las líneas por él subvencionadas, á fin de que no se repitan los frecuentes casos que hoy se ofrecen de que Compañías que han recibido inmensas

sumas del Erario público determinen, fijando los precios de trasportes segun su antojo, la ruina de unas comarcas en beneficio de otras, enriquecimiento del poderoso industrial con la ruina del modesto productor, sacrificando en ocasiones la prosperidad del comercio español, por favorecer los intereses de países extraños.

Es indispensable, que imitando lo establecido en Francia, precisamente en el deseo de conjurar los males que hemos expuesto, las tarifas de las líneas que son propiedad del Estado, merced á subvenciones desmedidas y á auxilios sin tasa, sean, no *formulariamente escuchadas*, como hoy sucede, sino *discreta y enérgicamente intervenidas*, porque el Gobierno no puede asistir impasible al espectáculo que ofrecen las Empresas de caminos de hierro imponiendo, á pretexto de conveniencias mal entendidas, el antojo de sus gestores por ley á las transacciones mercantiles y á las competencias industriales.

Al igual tambien de lo que en Francia se ha hecho, urge prohibir y castigar severamente que se celebren las odiosas convenciones conocidas con el nombre de contratos particulares, que han llevado la inseguridad al comercio, y cuyos precedentes y consecuencias entrañan gravísimas responsabilidades morales, que importa muy mucho convertir en responsabilidades jurídicas.

Dejando para el curso de la discusion y para el dictámen de los comisionados que la *Sociedad* elija, el desarrollo de las trascendentales cuestiones que brevemente hemos indicado, terminaremos rogando á la *Sociedad Económica Matritense:*

Primero. Que se nombre una Comision especial que evacuando su ilustrado dictámen sobre el asunto á que se refiere este escrito, redacte y someta al juicio de la *Sociedad*, el proyecto de una respetuosa y razonada exposicion que la *Económica Matritense* eleve al Gobierno de S. M. pidiendo que verifique el espíritu y letra de la Legislacion vigente sobre ferro-carriles, facilitando en cuanto le sea dable la construccion de nuevas líneas cuyo resultado será altamente beneficioso para el país y que en el proyecto de ley que se prepara, dé cabida á los principios de libertad económica que han inspirado la moderna Legislacion de ferro-carriles, poniendo mano en el ejercicio de las tarifas de las Empresas subvencionadas por el Estado y vedando severamente la celebracion de los llamados *contratos particulares*.

Segundo. Que tanto el nombramiento de la Comision, como los trabajos de ésta, se cumplan con toda la urgencia que la importancia de las cuestiones que planteamos entrañan.

Tercero. Que una vez presentado el dictámen de la Comision, se declare urgente y se discuta con la mayor perentoriedad, haciendo público el asunto de estos debates, para que tomen parte en ellos é ilustren la opinion de la *Sociedad*, todos los indivíduos de la misma que teórica ó prácticamente se interesen por el órden de ideas y de hechos que en el curso de la controversia han de abordarse y establecerse.

Madrid 11 de Diciembre de 1875.—Manuel de Foronda.—Bonifacio Ruiz de Velasco. (1)

---

(1) *Leida esta proposicion, el Sr. Ruiz de Velasco hizo presente deseaba constase su firma al pié de la misma: la Comision nombrada por la Sociedad redactó el documento que sigue.*

REPRESENTACION

QUE

LA SOCIEDAD ECONÓMICA MATRITENSE

ELEVA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO.

Excmo. Señor Ministro de Fomento:

La *Sociedad Económica Matritense*, cumpliendo con uno de los principales objetos de su institucion, acude á V. E. para pedir que el Gobierno de S. M. sostenga íntegro el espíritu y letra de la Legislacion vigente de Obras públicas, tal cual lo condensa el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868.

A la notoria ilustracion de V. E. no puede ocultarse que traida esta importantísima cuestion al estadio de la imprenta periódica, á impulso de poderosos intereses encontrados, la *Sociedad Económica*, imparcial y estraña de todo punto á esos intereses, sólo debe emplear su iniciativa para defender aquellos principios del órden económico que, como consecuencia de esa ardiente polémica, se ven amenazados, ó cuando menos sometidos de nuevo á juicio.

Llamado el Estado á garantir el derecho, el cumplimiento de esa importantísima mision en sus aplicaciones á las grandes obras de canalizacion, de riego y de trasporte, se presta todavía á algunas dudas cuando se trata de determinar con exactitud hasta dónde debe llegar la accion del poder público para garantir los derechos que afectan á todos los individuos de la sociedad, sin mermar los que corresponden á cada uno

en particular. La cuestion, no obstante, es en sí misma sencilla y fácil; si las Obras públicas, bajo el punto de vista de los servicios que pueden ó deben prestar á la seguridad del Estado, constituyen instrumentos ó medios de gobierno, bajo todos los demás puntos de vista, es decir, como elementos de fomento y produccion, deben ser, segun las buenas doctrinas económicas, de la competencia exclusiva de la actividad privada, sea esta individual ó colectiva. Así lo entendia la *Sociedad Económica* desde el principio de su fundacion, aun cuando entonces no lo formulara en términos rigurosamente científicos; pero esa doctrina se desprende lógicamente de su célebre informe sobre la Ley agraria enderezado exclusivamente á remover los estorbos que la intervencion del Estado, las tasas, los privilegios y monopolios oponian al desarrollo de la Agricultura.

Considerado de este modo, el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, no es mas que una parte de la série de leyes que desde durante un siglo vienen encaminadas á emancipar la industria de la funesta tutela administrativa en todo aquello que no afecta á la seguridad del Estado: série que comprende tambien la abolicion de los derechos feudales, debida principalmente al ejemplo y á la iniciativa del ilustre padre de V. E. cuyo nombre ha quedado inscrito en nuestra Historia como el de uno de los más eminentes hombres de Estado y de los más sábios y valientes reformadores de nuestra antigua y comunista Legislacion. La abolicion de los privilegios de la Mesta, la libertad de roturar, cercar y cerrar las tierras, la de ejercer toda clase de oficios y profesiones sin necesidad de exámen, título ni incorporacion

á grémio ó colegio alguno, la supresion de las tasas y otras medidas de la misma índole, todas tienen por objeto dejar franca la accion individual para la produccion, lo mismo que el citado Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868.

Y tanta es la relacion de éste con aquella, cuanto que la libertad industrial tan paulatina y penosamente alcanzada en los últimos cien años seria en gran parte ilusoria, si los elementos más poderosos de comunicacion y trasporte permanecieran sujetos á restrictivos reglamentos y constituyesen el objeto de grandes estancos y monopolios.

No entrará la *Sociedad Económica* en un exámen prolijo de todos y cada uno de los casos en que procede la accion del Estado en las Obras públicas para realizar servicios de defensa, de seguridad ó de garantía del órden y del derecho: la cuestion no se presenta en la actualidad elevada á esa altura. Los que la han traido al terreno de la discusion solo se ocupan de sostener, de una parte, é impugnar de otra, el privilegio ó monopolio del servicio de los trasportes por ferro-carriles en determinadas zonas y bajo el concepto puramente industrial, y fuerza será que la *Sociedad Económica* se limite á impugnar los argumentos contra la libertad de las Obras públicas que aparezcan en la polémica iniciada.

Mas antes de entrar en ese exámen concreto, considera conveniente consignar que el principio de la libertad del trabajo, tan evidente y comprensivo cuando se examina en una esfera de accion limitada á un solo individuo, no es ménos evidente cuando detenidamente se estudia en una esfera de accion más ámplia y que comprende á grandes colectividades. A nadie se le ocurre, por ejemplo, que el poder público

deba restringir la libertad del propietario de unas minas de carbon para establecer en ellas las vías con carriles de hierro que exija su servicio interior; ni esta libertad supone tampoco que ante un tribunal pueda ofrecer dudas la demanda de un interdicto interpuesta por los propietarios vecinos á la mina, si esas vías destruyen alguna servidumbre de que estos vecinos estén en legítima posesion. Del mismo modo, tampoco deberá ofrecer dudas que dos pueblos situados á una, dos ó más leguas de distancia y cuyos términos sean colindantes, tienen perfecto y natural derecho para establecer entre ellos una ó varias vías de comunicacion por el sistema que consideren más conveniente y siempre que respeten las servidumbres públicas y las propiedades particulares. Y así sucesivamente, con el mismo é incuestionable derecho de esos dos pueblos á unirse entre sí, cada uno de ellos podrá unirse á otro, y éstos á su vez á otros, llegando á constituir una larga vía, sea ordinaria ó de ferro-carril. Ahora bien, la cuestion de derecho no cambia en su esencia porque cambie el procedimiento de construccion y porque en vez de muchos trozos de línea de finca á finca y de pueblo á pueblo, se acometa desde luego la construccion de una línea general siempre respetando, se sobreentiende, los derechos de la propiedad privada, particular ó colectiva.

En este principio de derecho tan sencillo se funda toda la Ley de 14 de Noviembre de 1868: principio evidente y cuya violacion, cualesquiera que sean los intereses sociales que se invoquen, constituirá un ataque á la propiedad que solo tendria explicacion en un gobierno francamente comunista.

La *Sociedad Económica Matritense* no cree necesario ex-

planar más este aspecto general de la cuestion y pasa á refutar los argumentos concretos y especiales que á favor de una reforma de la Legislacion en ese sentido comunista, se desprenden de la discusion sostenida en la prensa periódica.

La *Sociedad*, al entrar en este terreno, lamenta que la fuerza de las cosas la obligue tal vez á nombrar ó aludir á empresas, líneas ó localidades. Hubiera deseado tratar cuestion tan alta sin descender de la region de los principios científicos más abstractos, sin estampar en este escrito ni un solo nombre propio; pero ya que la claridad á que aspira la ponga en el duro caso de hacer referencias á los varios contendientes, procurará hacerlo sin ver en unos ni en otros más que trabajadores en la comun prosperidad, trabajadores que si por acaso sostienen errores dignos de correccion ó de censura, no por eso debe suponerse que lo hacen con malicia entendida, sino á impulsos de un deseo sincero de defender lo que juzgan legítimo ó provechoso.

El primer punto que trae naturalmente al exámen la polémica aludida es el de si hay ó nó razones plausibles que puedan justificar la negativa respecto á la concesion de líneas que pongan en comunicacion directa con Madrid á otras que hoy la tienen indirecta.

Esta cuestion no lo seria bajo el punto de vista del derecho tal cual queda establecido; pero como es de importancia en el terreno de las supuestas conveniencias sociales y de los pretendidos derechos adquiridos, procede examinarla aun cuando se admita transitoria é hipotéticamente el criterio de los que impugnan la libertad de esta industria.

Con el mapa de nuestros ferro-carriles á la vista puede

notarse que siendo Madrid el centro, no solo político y administrativo, sino material y casi matemático de una superficie cuadrilátera de medio millon de kilómetros cuadrados, solo irradian de nuestra capital y en direccion aproximada á los ángulos de la Península cuatro líneas de ferro-carril, contando con la que se construye á Malpartida. París, Lóndres, Viena, Berlin, capitales de primer órden, lo mismo que otras de menor importancia, no han retrocedido ante los inconvenientes de tener ocho, nueve y más arterias para desarrollar su vida.

¿Serán las cuatro líneas existentes en la capital de España las únicas que sea lícito autorizar para poner en comunicacion al centro de la vida social peninsular con las fronteras y las costas, con todos y cada uno de los puntos productores de nuestro territorio? Si hemos llegado ya á la perfeccion en el desarrollo del movimiento central y no conviene dotar de nuevas arterias á aquel, como corazon de un gran país, ¿á qué distancia deberán empezar á tolerarse las bifurcaciones para que cada uno de los grandes territorios comprendidos entre las cuatro líneas actuales, logre disfrutar de los progresos de la civilizacion? ¿Será, por ventura, esta distancia la de 100 kilómetros? ¿Será la de 150 kilómetros, que es la que media entre Madrid y Alcázar de San Juan?

Segun la doctrina singular expuesta por una parte contendiente, parece que este es el rádio que debe señalarse al coto vedado dentro del cual no serian legales los empalmes. Para convencerse de lo extraño de semejante pretension, trácese en rededor de Madrid un círculo cuyo radio sea de 150 kilómetros é imagínese por un momento que los cuatro mal

repartidos brazos del aspa que hoy existe tengan que bastar forzosamente, y durante los períodos nada cortos de las actuales concesiones, ó sea por espacio de ochenta años, á toda la vida actual y futura, á todo el desarrollo agrícola é industrial, á todas las necesidades eventuales y posibles de los 70.000 kilómetros cuadrados próximos á la capital del reino, y al millon y medio ó dos millones de habitantes que tienen el triste privilegio de poblarlos. En semejante caso, y suponiendo que se haga sentir la conveniencia de unir Aranda ó Cuenca con Madrid, ¿dónde habrá de empalmar un ferro-carril con las líneas del Norte, de Zaragoza ó de Alicante? ¿Seria cuerdo que no penetrase dentro del círculo sagrado y que tuviera que dirigirse por su circunferencia á Valladolid, á Medinaceli ó Alcázar de San Juan?

Todo el que posea ligerísimas nociones de Geometría comprenderá que cuando cuatro líneas irradian de un punto, formando ángulos próximamente iguales, se separan gradual y rápidamente, de tal manera que la distancia entre cada dos es vez y media la distancia recorrida desde el punto de partida hasta los de separacion. De aquí se deduce que si no es lícito empalmar sino á la distancia de 150 kilómetros de Madrid, habrá multitud de localidades situadas á aquella distancia de la capital que se verán obligadas á recorrer casi doble número de kilómetros para no perjudicar á los ferro-carriles existentes con las construcciones de otro directo, y que—segun el peregrino criterio del cual algunas gentes hacen gala—será *paralelo* á una ó dos de aquellas. Ahora bien; cójase con el compas la distancia que media entre Ciudad-Real y Alcázar de San Juan, por ejemplo, y aplíquese esta distancia

sobre la carta de Bélgica ó de Inglaterra; ¿cuántas líneas paralelas en un sentido algo más riguroso de esta palabra, resultarán comprendidas entre las puntas del compas? Aunque se construyera una línea directa desde Ciudad-Real á Madrid todavía resultaria lo bastante apartada del ferro-carril de Alicante ó de Malpartida para admitir una, dos y tres intermedias desde el momento en que hubiere en aquella zona poblacion bastante, produccion, movimiento y riqueza.

Otro tanto sucederia respecto á los territorios comprendidos entre los caminos de hierro del Mediterráneo y de Zaragoza, entre el de Zaragoza y el del Norte. Por esto, sin duda, se concedió la línea á Cuenca, que con el tiempo se prolongará á Valencia; por esto podria concederse mañana un ferro-carril á Aranda sin condenar al país á malgastar sus fuerzas y sus recursos para sostener el monopolio del tráfico á la capital del reino y por espacio de más ó ménos kilómetros en favor de las cuatro líneas existentes.

Planteado el problema así, en el terreno material ó geométrico, la pretension parece ser pura y simplemente absurda; pero como aun el absurdo es respetable, si se halla sancionado por la ley y forma parte de los contratos escritos, fuerza es examinar si nuestros legisladares desde el año de 1855 acá cometieron alguna grave y lamentable imprevision, ó si los Gobiernos al otorgar las concesiones de nuestras líneas generales lo hicieron con tan poco tacto que nos hayamos de resignar durante ochenta ó más años á todas las desventajas que llevaria consigo el respeto á una exclusiva, desde luego absurda sobre el mapa y ante el sentido comun.

Examinada con todo cuidado la Legislacion de Obras pú-

blicas desde el año de 1855 hasta el dia, ninguna disposicion se encuentra en ella que directa ni indirectamente conceda esa exclusion que ahora se pretende y por la cual se pide la derogacion de la Ley de 1868. Y es doloroso por cierto que en este infortunado país sea preciso salir frecuentemente á la defensa de las leyes, contra los ataques directos ó indirectos á su legítima subsistencia, á su oportuna aplicacion ó á su genuino sentido, y pedir á los poderes públicos firmeza en su cumplimiento, como si se temiera que vacilen ó sucumban ante las poderosas exigencias de quienes, á su particular y exclusivo interés, posponen el bien general y los principios más inconcusos de la legalidad y del derecho. De poco sirve en España que se resuelvan al fin en disposiciones legislativas los problemas políticos, económicos, administrativos y civiles que la ciencia ha discutido y la opinion pública ha madurado: la lucha nunca concluye, y cuando se promulga la ley, cuando ha de empezar á cumplirse, cuando nada resta en la region de la práctica y del gobierno mas que la obediencia, entonces se levanta la oposicion de los no favorecidos por ella, y surgen las supuestas dudas, y nacen las violentas interpretaciones, y se suscitan las polémicas, y se forman los expedientes, todo con el propósito de anular la ley ó desvirtuarla, haciendo así que nada haya estable en esta desdichada nacion, y que ocupándonos siempre en tejer y destejer no acabemos nunca la tela de nuestra definitiva legislacion.

Hay, en efecto, quienes equivocados respecto á sus propios intereses ó guiados por miras estrechas, no llevan en paciencia que para obtener otros la autorizacion, en lo que al dominio público afecta, de construir una nueva línea de ferro-

carril entre dos puntos unidos ya por otra antigua, se acojan al expresado Decreto-Ley é invoquen como vigentes y de inescusable aplicacion sus disposiciones. ¿Y por qué no? ¿No es acaso Ley revestida de todos los caractéres que el derecho público exige, pues si fué dictada por el Poder Ejecutivo, aunque con facultades omnímodas, recibió posteriormente del Legislativo su completa aprobacion y la sancion definitiva? Pues siendo ley que en sí no llevaba ninguna cláusula prorogatoria ó suspensiva, obligó desde su promulgacion, y su aplicacion era y no podia ménos de ser inmediata, como lo fué sin que ni antes ni despues de publicarse y de ejecutarse en varios casos hubiese la menor oposicion, siendo por el contrario recibida con aplauso general.

Y merecia serlo, porque inspirada en las verdades ya descubiertas de la ciencia económica, vino á suprimir esa centralizacion avasalladora del Estado, ese monopolio que constituia un verdadero socialismo gubernamental, mediante el que el Gobierno ó no construia ó construia solo sin consentir jamás hacerlo á la actividad individual. Desde aquella memorable fecha de 14 de Noviembre de 1868 cualquier particular puede emprender una obra pública, siempre que no pida auxilio al Estado ni invoque el derecho de expropiacion y solo necesita la autorizacion oficial, cuando la construccion afecte al dominio público. Novedad era esta importante y profunda, convenientemente desarrollada en todos los artículos del Decreto-Ley que recibieron nueva confirmacion de la de 20 de Agosto de 1873, entre cuyos preceptos se encuentra el de que no podrá nunca suspenderse ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion

de Obras públicas ni ménos aplazarse las resoluciones á que da derecho la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones, lo cual destruye el argumento que se hace, con más sutileza que ingenio, de que el Decreto aludido es incompleto y requeria para su observancia la reglamentacion indispensable.

Nunca la reglamentacion fué en buena doctrina jurídico-administrativa parte integrante de las leyes, ni siquiera su complemento, ni condicion precisa para su ejecucion, y muchas de estas en todos los ramos de la Legislacion podrian citarse que vienen hace años cumpliéndose sin reglamentos, ó que recibieron estos mucho tiempo despues de hallarse en vigor y en completa ejecucion. De todos modos, el reglamento no es más que el medio de facilitar el ejercicio de la ley y la norma meramente práctica de su ejecucion; pero no constituye un elemento esencial de ella, ni un requisito indispensable para su planteamiento, y cuando el Decreto-Ley que nos ocupa es bastante minucioso en sus nueve primeros artículos, fijando reglas detalladas para la presentacion de memorias y planos explicativos de la obra, para los informes y para la declaracion de utilidad pública, la primera parte del artículo 23, ó no es concerniente á dichos artículos, ó en todo caso no encierra una cláusula suspensiva de su aplicacion.

Pero, ¿será cierto que el Decreto-Ley de 1868, derogando la de 3 de Junio de 1855, conculcó sagrados derechos á la sombra de ésta adquiridos? No será esto último muy cierto cuando tanto tiempo han tardado los lastimados en comprenderlo y cuando no se quejan sino en el momento en que se proyecta una nueva línea (no paralela) que en parte se ha

de establecer en la misma zona que otra ya existente y sirviendo á las propias relaciones de tráfico.

La Ley de 3 de Junio de 1855 difiere sin duda de la de Noviembre de 1868, en que aquella, obedeciendo en general al principio de que las Obras públicas están exclusivamente á cargo de la Nacion y queriendo sobre todo poner coto á la arbitrariedad con que gubernativamente se dispensaban las concesiones de ferro-carriles, mandó que cada una de estas se otorgase siempre en virtud de una ley, mientras que ajustada la otra al criterio de la libertad, reservó al Estado la facultad de construir obras y la concedió tambien á cualquier particular sin más limitacion que la licencia del Gobierno por lo que afecte al dominio público y cuando se pida la declacion de utilidad pública. No hay, pues, oposicion absoluta entre ambas leyes, ni la posterior deroga la anterior, sino que la modifica ampliándola, ó mejor dicho, quitándole cuanto tiene de centralizador y exclusivo: ambas son perfectamente compatibles y rigen sin dificultad ni rozamiento alguno; la de 1855 para cuantas obras quiera construir el Estado; la de 1868 para las que intenten emprender los particulares; aquella con las condiciones de subasta, subvenciones y demás derechos y deberes que á los concesionarios impone; ésta, sin auxilio de ninguna especie ni más beneficio que en lo que al dominio público se refiere y la declaracion de utilidad pública si el Gobierno la otorga.

Por eso no obsta al cumplimiento del Decreto-Ley de 1868 el que posteriormente se haya reconocido en documentos oficiales la necesidad de proyectar una Ley general de Obras públicas y de estudiar un plan general de ferro-carri-

les, y el que se hayan nombrado Comisiones al efecto. La conveniencia de dar unidad á la Legislacion del ramo y de perfeccionar, si lo necesitan, alguno de sus detalles, no significa que se suspenda la observancia de la de 1868, ni que hayan de alterarse esencialmente en todo ni en parte sus disposiciones, y por lo demás, los artículos 14 al 20 inclusive demuestran la armonía de ambas leyes, y que ese plan que se indica, es solo referente á las obras que el Estado se reserva construir y á la especificacion entre las ya construidas, de las que conserva bajo su dominio, de las que enagena por venta, de las que se propone arrendar y de las que abandona á las provincias y municipios. Y todavia es de notar, para convencerse de que el plan general no se opone á la Ley de 1868, que aun respecto de las obras en el mismo comprendidas, se concede por el artículo 18 facultad á cualquier particular, Corporacion ó Empresa para construirlas con autorizacion del Gobierno, pero sin subvencion. Califíquese, pues, de transitorio el Decreto-Ley, dígase que es necesario refundirle en una Ley general, de aquí no se inferirá que deje de cumplirse, como se cumplen hoy y se han cumplido durante muchos años leyes que tenian y tienen el carácter de provisionales; ni lo transitorio en tal sentido significará nunca que sean dignas de reprobacion las disposiciones esenciales de aquel, enteramente conformes, como lo son, á todos los principios proclamados por la ciencia y universalmente admitidos.

Este nuevo sistema, bajo otro concepto, en nada perjudica ni se opone á los derechos que la ley de 3 de Junio de 1855 y los de concesiones especiales ó determinadas crea-

ron á favor de los concesionarios. Véanse en prueba de ello los artículos 8, 14, 19 y 20 de la primera, y se hallará que cuanto se les otorga consiste en la subvencion; en el usufructo por 99 años cuando más; en poner bajo la salvaguardia del Estado los capitales extranjeros empleados en la construccion; en ceder los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias; en el beneficio de vecindad para el aprovechamiento de los pastos por los ganados de la Empresa y de los trabajadores y dependientes; en la facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contíguos á la vía, con aviso prévio á la Autoridad local, si son públicos, ó con obligacion prévia de indemnizar á los dueños, si fuesen de dominio particular; en la facultad exclusiva de percibir, durante el tiempo de la concesion, con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de trasporte, *sin perjuicio de los que correspondan á otras Empresas;* en la franquicia de aduanas, faros, portazgos, pontazgos y barcajes de todo cuanto constituya el material fijo ó móvil que deba importarse del extranjero y se aplique á la construccion y explotacion del ferro-carril concedido; y por último, en la exencion del impuesto de hipotecas devengado y que se devengare por la traslacion de dominio en virtud de la Ley de expropiacion.

Tanto se viene hablando de derechos lastimados sin enumerarlos, que es preciso ponerlos de manifiesto para que á primera vista se comprenda la sin razon de las quejas. ¿Se encuentra acaso entre ellos ni implícito ni expreso el de ex-

clusiva ó monopolio, ó lo que es lo mismo, el de que entre los dos puntos extremos de las líneas concedidas, ó en su propia zona, no haya de construirse bajo concepto alguno otro ferro-carril? De ninguna manera; antes por el contrario, el artículo 20 de la Ley de 1855 ya impone una reserva á favor de los derechos de peaje y de trasporte que puedan corresponder á otras Empresas, y el 34 del pliego de condiciones de 15 de Febrero de 1856, eminentemente previsor y como si quisiere dejar preparado el terreno para la reforma que habia de realizarse doce años despues, establece: "que "cualquier ejecucion ó autorizacion ulterior de caminos, ca-"nal, ferro-carril, trabajos de navegacion ú otros en la co-"marca donde esté situado el camino de hierro que sea ob-"jeto de la concesion, ó en cualquiera otra contígua ó dis-"tante, no podrá dar orígen á reclamacion alguna *por parte* "de la Empresa." No quiso, pues, el Estado desprenderse de la facultad de conceder nuevas líneas en la zona ó region en que hubiese otras construidas, ni podia hacerlo sin incurrir en el absurdo de renunciar á la conveniencia pública, objeto primordial é inescusable de todo gobierno y de infringir por tanto las inmutables bases del derecho público. Importa poco para el caso que el Estado conceda la construccion de otro ferro-carril segun la Ley de 1855, ó que se entiendan concedidas por la de 1868 todas las que los particulares emprendan; porque si el interés privado considera alguna utilizable, de presumir es que no se equivoque, y siempre resultarán de ella ventaja para los pueblos y para la Nacion.

No hay, por otra parte, en rigor de derecho, igualdad de condiciones entre las antiguas y nuevas líneas ni se infrin-

giría el derecho exclusivo de aquellas, en caso de que existiese, cuando estas se emprendan con sujecion á los artículos 1.° al 7.° inclusive del Decreto-Ley de 1868; entónces ni se concede subvencion, ni expropiacion, ni franquicias, y claro está que el particular que cuenta solo con sus propios recursos, sin auxilio ni beneficios de ninguna especie, ó no ha de poder arrostrar la competencia con capitales privilegiados, ó el monopolio que destruye era perjudicial en sumo grado á los intereses generales del país que el Gobierno está obligado á proteger.

Y con esto se responde tambien al argumento que se hace afirmando que el Estado perderia mucho como propietario de las líneas actuales que forman parte de la riqueza pública. ¿Pero en qué consistiria esa pérdida, si siendo practicable y sostenible una nueva línea, sin lo cual no se construiria, la Nacion se encontraba con un ferro-carril más que promoviendo y aumentando la produccion y el tráfico acrecentaba su riqueza? El Estado, por otra parte, no es especulador á costa de los intereses generales, y si un camino de hierro suyo sufriese depreciacion (lo que no es probable) por el buen éxito de otro que un particular construyera, no por eso experimentaria pérdida, atendidas como quedaban de todos modos y con mejor acierto, acreditado por la experiencia, las necesidades públicas. La riqueza nacional no consiste precisamente en que el Estado posea capitales ó bienes inmuebles, ó en que tenga el señorío de los rios, de las playas, de los puertos, de las zonas marítimas, de las minas y de los caminos públicos; sino que depende del desarrollo de su agricultura, industria y comercio, promovido de todas

maneras y facilitado por todos los medios. Por eso la Ley de 1868 no tuvo inconveniente en ceder el dominio público para una obra de interés general, que si se llevaba á cabo y prosperaba, compensaria ventajosamente aquella pérdida que no seria en realidad sino una provechosa trasformacion.

¿Desaparece acaso con el Decreto-Ley de 1868 la garantía que la de 1855 concedió á los capitales extranjeros empleados en la construccion de las Obras públicas existentes? De sentir es que á este recurso se apele como en son de disimulada amenaza de conflicto internacional. Nó: los capitales extranjeros nada han perdido ni perderán del respeto que les aseguró la Ley de 1855 en su artículo 19, y el honor nacional está á salvo. ¿Los confisca, los embarga por causa de guerra, ó los sujeta á represalias en algun caso el Decreto-Ley de 1868? Pues á esto, y nada más que á esto, se extiende la salvaguardia del Estado, á cuyo amparo están colocados los capitales extranjeros. La Ley no garantizó su acertado empleo, ni la ganancia de un interés grande ó pequeño, ni constituyó al Estado en asegurador de las pérdidas, ni ménos quiso privilegiarlos en las acciones que les correspondan ó en las obligaciones á que estén sujetos con arreglo á las leyes civiles ó á las internacionales respectivas. En suma: los capitales extranjeros obtuvieron el amparo nacional, el escudo del derecho público; pero de ningun modo la garantía de sus especulaciones y el sacrificio en su favor de las facultades de la soberanía y de los intereses del país.

Otro de los argumentos que con más aire de triunfo se hacen para sostener imaginarios derechos y para impugnar la inmediata aplicacion del Decreto-Ley de 1868, consiste en

afirmar que no puede ésta plantearse hasta que se dicten las disposiciones transitorias indispensables, dejando á salvo todos los derechos adquiridos, como textualmente previene el artículo 23 de la misma. Desde luego es preciso negar en absoluto que en tal disposicion se encierre tácita ni expresamente una cláusula suspensiva de la Ley, pues su letra no deja lugar á duda por este concepto, ni las condiciones suspensivas se presumen. Además, ó el Decreto-Ley conculca todos ó algunos de los derechos anteriormente adquiridos, ó los respeta: en el primer caso, esas disposiciones transitorias, en que tantas esperanzas se fundan, son imposibles, porque implicarian esencialmente contradiccion con la Ley misma y establecerian el absurdo de que una regla transitoria, es decir, la manera práctica de pasar de un sistema á otro y de componer lo pasado con lo presente, dejase sin efecto aquello cabalmente que habia de facilitar: en el segundo caso, el planteamiento inmediato de la Ley no depende de las disposiciones transitorias, porque hacer nuevas declaraciones innecesarias, ó arreglar algun detalle de mera transicion, ó dejar resuelto algun punto que sólo afecta á terceros, no son obstáculos para que se proyecten, autoricen ó concedan nuevas obras que á nadie han de perjudicar. Bien estudiado el texto del artículo 23, supremo refugio de los partidarios del monopolio, en él se encuentra la prueba de que el legislador, al dictarle, reconoció que la Ley de que forma parte en nada lastimó derechos anteriores, é hizo constar que tampoco consentia que se amenguasen, ni en lo más mínimo sufriesen, con las reglas que el Ministerio de Fomento habia de fijar para cada clase de obras y con las disposiciones transito-

rias indispensables. ¿Y cuáles podrian ser éstas, ya que tanto se invocan y tanta importancia se les dá? No comprende la *Sociedad Económica* que puedan ser sino una de dos, en el sentido en que los antiguos concesionarios entienden el artículo; ó que la Ley no se practique hasta que concluya el término de la concesion á que afecte, ó que, si se lleva á ejecucion desde luego, de algun modo se indemnice el menoscabo ó pérdida de los derechos que conculque. Dígasenos, sin declamaciones ni vaguedades, cuál otra es posible para satisfacer los deseos de los quejumbrosos ó alarmados. Pues bien: la primera no seria disposicion transitoria, sino integrante de la Ley, porque fijaria la época de su régimen y observancia y no puede además admitirse ni suponerse sin considerar al Poder Legislativo y al Gobierno bastante insensatos para hacer y promulgar una Ley que no habia de estar en vigor hasta los 80 años poco más ó ménos de su fecha: y la segunda se reduciria á un negocio entre la Administracion pública y los perjudicados que podrian ventilar y arreglar entre sí separadamente de la construccion de nuevas líneas, y que tal vez exigiria la existencia de estas para graduar y valuar los perjuicios.

¿Se pretenderá acaso comprender entre los derechos adquiridos por la Ley de 3 de Junio de 1855 los rendimientos de peaje y de trasporte? Esto equivaldria á confundir lastimosamente el producto del derecho con el derecho mismo y á suponer que el Estado, de una manera implícita, habia asegurado á las Empresas cierta suma calculada de ingresos ó de utilidades, y si lo primero es un error indisculpable, lo segundo es una inconcebible temeridad. La Ley reconoció á

los concesionarios la facultad exclusiva de percibir en sus respectivas líneas el precio de los servicios que presten con arreglo á las tarifas; mas ni por incidencia fijó ni calculó su cuantía ni menos garantizó un interés determinado.

Y lo propio sucedió respecto á la autorizacion concedida á las Compañías para emitir obligaciones por las Leyes de 11 de Julio de 1856, 11 de Julio de 1860 y 29 de Enero de 1862. Este no fué realmente un derecho, sino un nuevo beneficio, que se les concedió para levantar fondos, del que tal vez se hizo algun abuso, cuando la última de las citadas Leyes en su artículo 4.° prohibió para lo sucesivo toda emision de obligaciones cuya amortizacion no pudiera efectuarse con los rendimientos de las obras dentro del período de la concesion y sin acudir al mismo medio de crédito. Atribuir, pues, á las Leyes mencionadas el patrocinio de las obligaciones, y sostener que el Estado, bajo cuya salvaguardia se suponen emitidas, no puede consentir que, disminuyendo los productos de las antiguas líneas en competencia con las que nuevamente se construyan, queden sin amortizacion y sin interés, es prescindir del texto claro de dichas Leyes y darles una significacion y un alcance que no tienen. Ni hubo garantía, ni salvaguardia, ni más protectorado que el que el Estado presta á todos los intereses sociales, ni otra cosa que legalizar las emisiones y establecer sus proporciones y límites.

Acudan en buen hora al Gobierno las Compañías y concesionarios antiguos, pidiendo con más ó ménos fundamento la rebaja ó modificacion de las condiciones que se les impusieron, aunque de sobra estaban compensadas con las subvenciones y auxilios otorgados, que quizá fueron en algunos

casos bastantes para los gastos de la construccion; pero no pretendan, á título de derechos lastimados, negar la eficacia, la subsistencia y la aplicacion de una Ley, conforme á los adelantos de la ciencia en los principios á que obedece, y eminentemente justa en sus disposiciones.

Renuncien las Compañías y concesionarios antiguos á su monopolio, porque lo es en efecto vincular en sí el tráfico de extensas comarcas, sin que pierda el carácter de exclusivismo por la intervencion moderada del Gobierno en las tarifas; simplifiquen y mejoren su administracion, pongan sobre todo el mayor esmero en el servicio, y no teman los efectos de la concurrencia, que ó faltan, lo que no es posible, las leyes generales económicas comprobadas constantemente por los hechos, ó no han de disminuir sus razonables productos.

Ahora bien, Excmo. Señor: si prohibir la union directa con Madrid á todos los puntos comprendidos dentro de un rádio de 150 kilómetros, es obligar á las personas y á las cosas, como ocurre en la que dá origen á esta cuestion, á recorrer doscientos sesenta y tres kilómetros en vez de ciento sesenta y ocho; si estos forzosos rodeos son absurdos en el terreno material, como lo seria en en el geométrico buscar el trayecto más corto entre la circunferencia y el centro empezando por recorrer una parte de aquella con el desvío consiguiente; si en la esfera del derecho nada se encuentra en nuestra Legislacion y en nuestra Jurisprudencia, ni en lo practicado hasta el presente, que autorice un monopolio á favor de las primeras líneas generales, forzoso será que las reclamaciones de los que lo piden se funden en el deseo vehemente y natural de evitar los perjuicios, de conjurar la

ruina que les ocasionaria dicha union directa, porque no es posible suponer que las respetables y poderosas entidades en oposicion á todo nuevo ferro-carril que parta de la capital, reclamen con tanta insistencia sin algun evidente fundamento.

Este nuevo aspecto de la cuestion merece estudiarse, porque si bien nunca debe sacrificarse un punto de derecho general á la conveniencia de indivíduos ó Empresas particulares, una razon de equidad y un deber de buena fé por parte del Estado, le obligarian á indemnizar cumplidamente á las antiguas Empresas lesionadas por la competencia de las que nuevamente se crearan.

Afortunadamente esos pretendidos daños no ocurrirán. Por regla general los industriales, en todas las esferas de la actividad humana, tienen demasiado concentrada su atencion en las cuestiones que pueden llamarse técnicas y propias de su especial trabajo para abarcar con claridad y sin preocupaciones en la esfera de la economía social, el efecto á *posteriori* y con relacion á su industria de la concurrencia al mercado y consiguiente competencia de otras industrias semejantes ó análogas. Toda industria presta mucha atencion al empirismo, porque solo la práctica enseña ciertos detalles industriales tan difíciles de aprender como costosos de experimentar. De aquí, el temor que inspira cualquier acontecimiento que pueda modificar las condiciones de un mercado consumidor, ya sea en sentido beneficioso ó ya en su perjuicio; de aquí, que el *statu quo* sea su *desideratum;* de aquí, que toda reforma, toda novedad les produzca pánico, que abulta en su cerebro quebrantos imaginarios, mirando los

hechos del porvenir al través de un interés mal entendido y peor aconsejado.

La *Sociedad Económica Matritense*, que no sufre esa presion moral de los propios intereses, que serena abarca la cuestion en su aspecto más general, que estudia los fenómenos del trasporte y del cambio en su armonioso conjunto y no limitados á los puntos de vista concretos de las Empresas, considera esos vaticinios terroríficos de ruinas de estas ó las otras líneas, como ilusiones del pánico, cuando no como armas de combate en manos de los polemistas.

Por el contrario, la *Sociedad Económica* opina que ninguno de los argumentos que en la discusion actual se emplean, está tan destituido de fundamento ni es más contrario á las perennes enseñanzas de la Historia. Siempre, en todo tiempo háyase tratado de una invencion singular, de una mejora valiosa, de un adelanto inapreciable, aquellos que se encontraban en posesion de la granjería análoga y cuyos intereses podian ser perturbados, levantaron sus ayes hasta el cielo y vaticinaron con hueca y dolorida voz males y desastres bastantes á impresionar al ánimo más impávido. La imprenta debia acabar con las letras porque usurpaba el oficio á los pobres y escuálidos copistas; el alumbrado de gas, aun en la ilustrada Inglaterra, iba á destruir la agricultura haciendo innecesario el sebo de sus ganados, á arruinar el comercio quitando la aplicacion á casi todos los productos importados, á hundir por siempre el poderío naval de la Gran Bretaña dejando sin ocupacion y sin escuela de valor y fortaleza á los millares de marinos dedicados á la pesca de la ballena; y los caminos de hierro hoy tan delicados y quebradizos, fueron

en su orígen para los miopes, terribles mónstruos que dejarian las carreteras desiertas, devorarian todas las razas de animales de tiro y harian desaparecer el movimiento en todas partes, menos en la angosta y prolongada zona que ocupasen sus carriles. ¿Qué ha sucedido, sin embargo? ¿Cómo se cumplieron éstas y otras mil y mil fatídicas profecías del interés ó la ignorancia? A cada nuevo centro productor, á cada zona nueva de circulacion, á cada manifestacien nueva de la actividad humana, correspondió un aumento, no solo del bienestar general, sino de aquellos mismísimos bienes que debieron desaparecer á impulsos del nuevo movimiento. Las lúgubres y quejumbrosas reclamaciones de los pólipos de la inteligencia, solo sirvieron para poner más de relieve una verdad que, á ser menos ciega la razon humana, desde luego debió reconocerse y acatarse: el movimiento engendra siempre el movimiento, y como la vida y riqueza no son sino movimiento fecundo, los Gobiernos sábios y previsores no deben entorpecer cuanto tienda á desarrollar más vida sobre la vida.

La historia del trabajo humano demuestra con innumerables ejemplos que las grandes Empresas industriales sólo pueden existir al calor de una grande circulacion de las personas y las cosas, y las de los grandes ferro-carriles no se pueden emancipar de esta Ley general. Las nuevas vías que vienen á concurrir con ellos lejos de absorber una parte de sus ingresos contribuyen á su rápido acrecentamiento, en términos que si alguna de las existentes no alcanzara todavía una recompensa proporcionada á sus sacrificios de inteligencia y capitales, el medio más eficaz de hacerla llegar á tocar be-

neficios, consiste precisamente en la construccion de nuevas líneas que enlacen á Madrid con el mar, ó con centros diferentes de produccion, y se enlacen entre sí con ramales, y se multipliquen sin límite, mientras que haya capitales dispuestos á aventurarse en la empresa y capitalistas en su cabal juicio que no la conceptúen temeraria.

Segun parece, es menester combatir todavía las antiguas preocupaciones que consideraban la cuantía de la riqueza de un país como una cantidad fija; de tal suerte, que lo que uno ganaba otro lo habia necesariamente de perder. No de otra manera pudiera asegurarse en el siglo XIX, que la construccion de una nueva línea á 100 kilómetros de distancia de otra, y en un país de las condiciones de nuestra España, iba á ser una amenaza contra la prosperidad y la existencia de ésta; no de otra manera, tratándose de dos ferro-carriles, se tendria en tan poco la ilustracion de un gobierno y de un país que se dirigieran al primero frases como ésta que la *Sociedad* ha leido con dolor en un documento público: "Empresas de utilidad pública no pueden así ser sacrificadas á especulaciones de provecho privado." Pues qué, un ferro-carril que acorte la distancia en más de un tercio entre puntos productores y la capital del Reino, ¿no es una Empresa tan de pública utilidad como cualquier otro ferro-carril cuyo objeto sea tambien cortar las distancias, suprimir el tiempo necesario para los movimientos sociales, alargar así la vida, y como consecuencia facilitar el aumento rápido de la riqueza pública? Pues qué, la suma de provechos privados ¿no constituyen la utilidad general siempre que aquellos sean perfectamente legítimos? Pues que, si el interés particular despues

de un exámen cuerdo y detenido se lanza á hacer fructíferos elementos inertes de prosperidad, ó cree que los existentes bastarán á sostener el tráfico de una nueva línea de comunicacion con ventajas para todos ¿podrá asegurarse que en ello van á padecer los intereses análogos?

Cualquiera que haya estudiado á fondo la naturaleza del movimiento de nuestros caminos de hierro y los elementos que le constituyen, habrá visto que por lo general el trasporte de las mercancías es casi exclusivamente de tránsito, y que es urgente crear aquel tráfico, entre las localidades interiores del país, que se compone de innumerables filetes pequeñísimos, cuya suma suministra á las principales arterias la parte mayor del movimiento. Por eso se clama con razon porque se construyan carreteras y ramales y por eso toda vía férrea que lleve la vida por comarcas aisladas y que tienda á abaratar los productos facilitando la produccion y la poblacion, tiene necesariamente que redundar en beneficio de las existentes. Limitando nuestro exámen, siempre por vía de ejemplo, á la línea de Ciudad-Real, veremos que la de Alicante cuenta hoy con cierto número de viajeros y cierta cantidad de mercancías que la entrega el ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz; pero como esta cantidad se halla grandemente limitada por el recargo que impone un rodeo de 100 kilómetros, y como semejante recargo mantiene en la esterilidad productos que sin él se pondrian en circulacion, ni el movimiento de Extremadura crece, ni la explotacion de las minas de Belmez aumenta, ni muchas de las industrias manufactureras son posibles en Madrid y en otros puntos, ni se pueden establecer en el riquísimo valle de la Alcudia los cen-

tros de produccion que pueden y deben existir. Admitamos que la línea directa de Ciudad-Real se construya; que los productos extremeños y el carbon de Belmez llegan por ella á la capital á precios más reducidos; que la industria de Madrid deja de ser exclusivamente agrícola, comercial, banquera y burocrática para ser tambien fabril y manufacturera sin que por esto deje de ser residencia de grandes rentistas, sino todo lo contrario; que hay una facilidad más para desarrollar la riqueza en una zona hoy cási estancada; ¿podrá negarse que la línea de Alicante recogerá algun beneficio de la nueva vida inoculada en regiones casi muertas y del aumento incuestionable de la prosperidad general? ¿Cuánto será lo que recoja en cambio de lo que pierda por de pronto? Esta es la cuestion y si reflexionamos acerca de la manera en que se forma y constituye la circulacion en los cuerpos organizados, se verá que todas las grandes arterias se nutren con la vida de partes contíguas y que cuando dependen del movimiento de otras igualmente aisladas, todas arrastran una existencia precaria sin lograr la plenitud de que son capaces y á la cual es natural que aspiren. Por esto abunda el tráfico á medida que se multiplican los medios de trasporte, por eso los caminos de hierro que no tienen rivales son los menos productores. ¿Dónde, pues, está la ruina? Si de pronto é inopinadamente se encontrase el país surcado por tantos ferro-carriles como la Bélgica, y todos y cualesquiera puntos del territorio produjesen lo que pueden producir, ¿perderian ó ganarian las cuatro líneas generales que hoy arrancan de Madrid? En opinion de algunos ganarian más si todas aquellas líneas empalmaran con ellas á 150 kilómetros de la capital, para lo cual

era menester que ésta, sin variar en sus condiciones actuales, aumentara indefinidamente su potencia de cambio. Los que tal pretenden, divagan en un círculo vicioso porque al excluir los medios para dar vida al corazon del país, ponen tasa y limitan sus necesidades reduciendo el trasporte de viajeros y de mercancías en aquellos 150 kilómetros monopolizados á una cifra estrecha que no es posible aumentar.

¿Qué medios hay para aumentarla? Uno solo: multiplicar al infinito y mientras el interés particular juzgue que pueda hacerse con ventaja, las vías de comunicacion, los empalmes con Madrid, y es bien seguro que si así se hace, la línea de Alicante, como todas las demás que hoy creen ver amenazada su existencia con lo mismo que ha de ser su salvacion, llegarán á persuadirse con asombro que los contados trenes diarios que bastan en la actualidad á su servicio, se duplicarán y triplicarán en número, del propio modo que se centuplicaron los escritores y cajistas con la invencion de la imprenta, que se desarrollaron y perfeccionaron las industrias para el alumbrado artificial con la introduccion del gas, y que se han multiplicado y continúan multiplicándose los carruajes y caballerías, á medida que se estienden los ferrocarriles. Se ocasionará tal vez en los primeros momentos alguna perturbacion, pero ¿está el Gobierno en el caso de sacrificar el porvenir del país á temores infundados, juzgados ya por la experiencia, ó á la tranquila y bien hallada comodidad de aquellos que mal aconsejados sueñan con hacer tributarios suyos á todos los veneros de riqueza?

La línea general de Madrid á Alicante, siempre por vía de ejemplo, tiene hoy su zona natural desde Valencia á Car-

tagena y Almería: empeñarse en sostener que un camino de hierro que se dirige á Levante, reciba y monopolice el tráfico de las provincias extremeñas situadas al Occidente, es un medio irregular de promover el movimiento del país, y ese desarrollo de la riqueza en que se fia el porvenir de todos nuestros caminos de hierro.

Seria ofender la ilustracion de V. E. si la *Sociedad Económica Matritense* dijese una palabra más para demostrarle que de todos los argumentos empleados contra la Legislacion liberal de Obras públicas, no hay ninguno más falso, más sofístico, más deplorable que éste en que se hace tanto hincapié. Eso mismo que algunos anuncian como la ruina de importantes líneas, será su única salvacion al serlo del país; esos pretendidos momentáneos daños se trocarán en beneficios, porque la naturaleza toda sólo ofrece un caso en que el desarrollo de vida produzca frutos de muerte para cualquier organismo, y bien puede asegurarse que las actuales líneas generales nunca aceptarian conscientemente las funciones de parásitos del organismo español, engordando fuera de él á costa de su desarrollo y de su sangre.

¿A qué queda reducida despues de lo dicho la cuestion que nos sirve de ejemplo?

A una cuestion de mal entendidos intereses, y nada más.

Dedúcese de todas estas razones, la completa inanidad de otro argumento especioso, con el cual se pretende desvirtuar toda nueva concesion. Dícese que la esperanza de ventajas fundadas en la competencia es ilusoria, porque las Compañías rivales concluyen siempre por entenderse, restablecen los precios primitivos y el público nada gana con la

nueva comunicacion. Aunque la suposicion fundamental fuese cierta, que no lo es, si entre la línea antigua y la nueva no hay un paralelismo, ó más bien, una identidad imposible, y son más ó ménos divergentes, resultará más corta la segunda y siempre habrá alcanzando el público un ahorro en distancia, y por consecuencia, en tiempo, y una economía proporcional en dinero, por más que las tarifas se igualen en ámbas líneas. Habrá por lo tanto localidades mejor servidas y á mucho ménos coste.

Más fundamental y sério es el argumento de autoridad que se invoca, alegando que Prusia, Francia y aun la misma Inglaterra, tienden á centralizar en manos de los Gobiernos aquellos medios poderosos de trasporte. No negará la *Sociedad Económica* que en algunas de esas naciones, por motivos puramente militares y que principalmente atañen á la cuestion de seguridad y defensa, existe efectivamente esa tendencia; tampoco desconoce que por efecto del movimiento de reaccion que sigue al de accion en el órden político y económico, como en el moral y en el físico, cierto espíritu comunista se agita en el seno de aquellos mismos pueblos que, como Inglaterra, deben á la libertad y á la poderosa iniciativa de la industria privada sus espesísimas redes de ferro-carriles, una marina poderosa, una inmensa riqueza y sobre todo el primer puesto y la máxima influencia en las relaciones internacionales.

Dudar de la eficacia del principio industrial las mismas naciones que deben á ella todo su poderío, es ciertamente un argumento de autoridad sério y que merece especial atencion. Para refutarle la *Sociedad Económica* empezará por

oponer autoridad á autoridad y ciertamente á los partidarios de la intervencion del Estado y de la centralizacion administrativa, no podrá serles sospechosa la del último Emperador de los franceses. El dia 25 de Enero de 1863 tenia lugar en la sala de los Estados del Palacio del Louvre una gran solemnidad, la distribucion de las recompensas concedidas á los fabricantes franceses, cuyos productos habian figurado con mayor brillo en la Exposicion de Lóndres de 1862. Terminada la lectura de un notable informe del príncipe Napoleon, el Emperador tomó la palabra, y despues de felicitar á los expositores franceses del éxito que habian tenido en Lóndres, continuó en estos términos: "Si los extranjeros pueden "envidiarnos muchas cosas útiles, nosotros tenemos que "aprender mucho de ellos. Debeis, en efecto, haber quedado "sorprendidos en Inglaterra *de esa libertad sin restricciones,* "*dejada á la manifestacion de todaslas opiniones como al desen-*"*volvimiento de todos los intereses.* Habreis notado *el órden* "*perfecto mantenido en medio de la vivacidad de las discusiones* "*y de los peligros de la competencia.* Es que la libertad inglesa "respeta siempre las bases principales sobre las cuales repo-"san la sociedad y el poder. Por eso no destruye, mejora; "lleva en la mano, no la tea que incendia, sino la antorcha "que ilumina, y *en las empresas particulares, la iniciativa in-*"*dividual, ejerciéndose con un infatigable ardor, exime al Go-*"*bierno de ser el único promovedor de las fuerzas vitales de una* "*nacion; así, en vez de reglamentarlo todo, deja á cada uno la* "*libertad de sus actos.*"

El Emperador continuó estimulando á los industriales á que hicieran esfuerzos y se concertaran para que una

enérgica espontaneidad estimulase á todos, prometiendo por su parte *"tomar constantemente el sábio progreso de la opinion "pública como medida de las mejoras y desembarazar de trabas "administrativas el camino que los industriales debian re- "correr."*

Este discurso llamó entonces la atencion del mundo civilizado; representaba un profundo cambio en la direccion y objetivo de la política francesa, debido al deslumbrador resultado que en Inglaterra producia la accion individual dejada en libertad. Los progresos asombrosos de aquella nacion reflejados en los productos de su industria, habian herido vivamente la imaginacion del hombre que aspiraba á que la Francia, regida bajo su mano, llegara á ocupar el primer puesto entre las potencias europeas: era una confesion sincera de la ineficacia del poder administrativo, para desarrollar las fuerzas económicas de los pueblos, era el grito de alarma dado á la Francia para que contribuyera con su propia energía, con la energía de todos y cada uno de sus ciudadanos, á la realizacion de los progresos que le eran indispensables para no descender del rango que ocupaba y para alcanzar en lo posible el que ya poseia su envidiada vecina.

Más prescindiendo de argumentos de autoridad, nada mas elocuente que los hechos comparados del progresivo desarrollo de los ferro-carriles en Inglaterra, con libertad para la iniciativa individual, y en la Francia sometida á la tutela administrativa.

Y debe tenerse muy en cuenta que en Inglaterra la libertad no es tan completa como la establece nuestra Ley de 14 de Noviembre de 1868. En el Reino-Unido de la Gran

Bretaña, las precauciones tomadas en defensa de la propiedad privada, elevan enormemente los gastos de concesion llamados parlamentarios, hasta tal punto que en algunas Empresas representan un exceso de millon y medio de reales sobre los gastos de construccion de cada milla.

Aun así (las Empresas inglesas, tropezando con ese obstáculo, y las francesas, recibiendo subvenciones) las primeras, gracias á la libertad de accion de la actividad privada, han progresado mucho más rápidamente que las segundas. Trece mil trescientos kilómetros contaba en 1855 la red inglesa, mientras en Francia con un setenta y cinco por ciento más de territorio y ocho millones más de habitantes, sólo tenia cinco mil cuarenta y ocho. Inglaterra tiene hoy veinticuatro mil y quinientos kilómetros, de forma que apenas habrá pueblo de alguna importancia que no goce de ese medio de locomocion, y en Francia, con tanto mayor territorrio y á pesar de los esfuerzos administrativos no llega más que á la cifra de diez y nueve mil.

En cuanto á la explotacion, los resultados de la reglamentacion administrativa francesa comparados con las de la libertad inglesa, no son menos elocuentes. En un informe oficial de Mr. Moussette, impreso en 1862, se lee lo siguiente:

"La Estacion de mercaderías del *Great Northern*, en "Lóndres, no está jamás cerrada. Se reciben mercaderías de "noche y dia, y la entrega se hace igualmente así de noche "como de dia. El *Great Northern* despacha todas las mer- "caderías llegadas de noche, y muy poco despues de levan- "tada la mercadería del anden para ser cargada y trasportada

”sobre las líneas, se encuentra reemplazada por la mercade-”ría que llega de éstas y que inmediatamente se conduce ”á domicilio.

”Toda mercadería aportada dos horas antes de la partida ”de un tren se trasporta por éste.

”El trayecto más largo es desde Aberdeen á Lóndres (899 ”kilómetros). El tren de la una recorre este trayecto en 36 ”horas 30 minutos.

”Las mercaderías que llegan por este tren á Lóndres á ”la una y media de la madrugada se entregan en los merca-”dos á las tres de la misma, y las grandes mercaderías están ”distribuidas á domicilio, antes de las nueve de la mañana.

”Así, en 39 horas los géneros, y en 45 las mercaderías, ”pasan desde las manos de los expedidores á las de los con-”signatarios, despues de haber recorrido un trayecto de 899 ”kilómetros.”

El informe cita otros muchos ejemplos, y añade: ”La ra-”pidez de este servicio de mercaderías procede ciertamente ”de la competencia que sostienen las Compañías inglesas; ”pero es preciso decir asimismo, que es el resultado de la li-”bertad que se deja á las Compañías de ferro-carriles para ”cumplir sus deberes.”

”En Francia, dice Mr. Miguel Chevalier, conozco casos ”en que para atravesar el país desde el Norte al Mediodia, ”las Compañías de ferro-carriles se han tomado por lo re-”gular un mes, y el expedidor ha tenido que acomodarse á ”este sistema.”

A estos datos puede añadirse que la Inspeccion adminis-trativa de Inglaterra en los ferro-carriles se hacia solo por

tres Inspectores, mientras en Francia contaba unos seiscientos ingenieros y empleados superiores.

El mayor progreso de los pueblos durante medio siglo de construccion de ferro-carriles se ha realizado en relacion directa de la mayor libertad concedida á la actividad privada, y seria preciso que una experiencia de otro medio siglo demostrara las ventajas de la centralizacion para justificar la medida que se pretende. Muchas veces quien goza de mejor salud ignora más el beneficio que posee y esto pudiera muy bien aplicarse á los políticos ingleses que ahora pretenden convertir al Estado en propietario de los ferro-carriles.

Algunos aducen como títulos perfectos á la declaracion de tan exhorbitante monopolio, las cuantiosas sumas invertidas en nuestras líneas generales. Conocidas las dificultades con que algunas Empresas han tropezado en su gestion financiera, seria necesario entrar en un repulsivo exámen sobre si las construcciones se habian hecho ó nó con la debida economía; si se habia ó nó abusado del crédito para levantar fondos; si las subvenciones otorgadas por el Estado hubieran ó nó bastado para construir las líneas, sin necesidad de emitir acciones ni obligaciones; si por carecer ó nó de los recursos propios con que se habian mandado fundar, las Empresas habian ó nó malversado las subvenciones recibidas presentando á bajos precios en las Bolsas nacionales y extranjeras, los títulos emitidos por el Gobierno, con menoscabo del crédito nacional; y si como consecuencia de tantas combinaciones y á beneficio de las concesiones subvencionadas, se habian ó no enriquecido con fortunas fabulosas unos pocos especuladores á costa de la ruina de millares de accionistas y

obligacionistas. Seria esta série de cuestiones tan odiosa como ocasionada á confundir á los culpables, si los hay, con los que de buena fé han invertido su crédito, su capital y su capacidad en dotarnos de tan importante medio de progreso. El hecho único que importa consignar es que si las Empresas han invertido grandes capitales, los auxilios y franquicias que han recibido del Estado compensaron expléndidamente sus sacrificios y no tienen derecho á nada más. Cuando los resultados económicos de las líneas de primer órden no respondan á los cálculos y esperanzas de los concesionarios, será mal medio de mejorar sus condiciones, establecer un monopolio que impidiendo la construccion de nuevas líneas impida el aumento de produccion que las antiguas necesitan para acrecentar sus trasportes. Además, el hecho mismo de haber quien solicite nuevas líneas, sin subsidios en dinero, ni en valiosas concesiones, es una prueba evidente de que el mal no está donde se pretende y que el remedio debe buscarse en otra parte.

Para averiguar dónde se encuentra, escúchese al comercio, á la industria fabril y manufacturera y á la agricultura; indáguese la opinion que tienen del servicio actual de nuestros ferro-carriles, y se oirán muchas quejas de irregularidades, retrasos y averías, de la injusta aplicacion que se hace muchas veces de las tarifas, (y sobre todo, de las diferenciales, segun distancia y recorrido) y de lo difícil que es obtener reparacion, en ciertos casos, de tan poderosas Compañías.

No se detendrá la *Sociedad Económica Matritense* á enumerar aquí esas graves faltas que de contínuo se advierten en el servicio de nuestros ferro-carriles. Reconoce que las

anormales y extraordinarias condiciones de nuestro país, la incompleta educacion de casi todas nuestras clases sociales y otra multitud de circunstancias, concurren á dificultar la marcha de unas Empresas que requieren ilustracion, costumbres morales, respetos y disciplina en la sociedad ambiente. Tampoco detallará, por temor al carácter personalísimo de semejantes discusiones, los daños que la codicia egoista suele ocasionar á productores determinados en beneficio de otros con el manejo y sigilosa manipulacion de las tarifas. Merced á los contratos particulares y otras invenciones ingeniosas, se puede considerar como letra muerta la regla establecida para que toda bonificacion hecha á un indivíduo, sea aplicable á todos en general; y difícil, si no imposible, será evitar que las Compañías dueñas de las actuales líneas generales desde Madrid á los puertos, sean los árbitros del comercio y de la industria de todo el centro de España, como el Gobierno, renuncie á la única defensa que le queda: á dar campo y promover la competencia. No será inoportuno, empero, llamar la atencion de V. E. y del Gobierno sobre un hecho que encarece grandemente la necesidad de fomentar y proteger toda tentativa para multiplicar nuestras vías de comunicacion y hacer llegar á Madrid el mayor número de arterias que posible sea.

Desde que el principio de asociacion se ha estendido por Europa y desde que el aumento de riqueza ha permitido allegar capitales fabulosos para la ejecucion de obras más fabulosas todavía, surgieron dentro de la legalidad comun unas entidades de condiciones tan excepcionales que parecian como salirse de ella. Grandes Compañías con numerosas afi-

nidades y relaciones, dirigidas por Consejos á cuyo seno se atrajéron por necesidad los hombres más influyentes en la Banca y en la política, porque no de otro modo hubiera sido fácil disponer de los medios de crédito y de los recursos para vencer las dificultades de las grandes mejoras que debian realizar, se crearon en todas partes; pero las mismas fuerzas que reunian para cumplir su civilizadora mision, las constituian en potencias tales que pudiesen desafiar, desde luego, toda competencia, no solo por los extraordinarios medios de que disponian, (lo cual nada tiene de ilícito) sino por el prestigio é influencia de que gozaban en todos los departamentos de la Administracion.

Toda gran fuerza social, obedeciendo á la ley de propia conservacion, tiene tendencias absorbentes, y estos nuevos organismos hubieran traido un desequilibrio fatal, si las de unas Compañías no se hubiesen compensado con las de otras; pero allí, donde por circunstancias especiales carecen de esos naturales contrapesos, crean una grave desigualdad ante la Ley que ha preocupado á veces á los legisladores y á los Gobiernos de toda Europa. En España, por desgracia, nos encontramos en este último caso: nuestras grandes Compañías de ferro-carriles carecen de contrapeso, y es de todo punto necesario que se lo creen otras, si hemos de evitar abusos peligrosos.

No opina la *Sociedad Económica* en favor de un sistema que corrija este desequilibrio, llamando á intervenir al Estado como sucede en Francia, donde las Compañías están directa y enérgicamente intervenidas, y donde los Tribunales han ido formando una jurisprudencia que trasforma las

responsabilidades morales en responsabilidades jurídicas. Este sistema ensayado y legalmente vigente en España respecto á la construccion y explotacion de las Compañías subvencionadas, no dá buenos resultados. La Inspeccion administrativa es puramente nominal, tanto porque carece de fuerza, cuanto porque hay cargos y destinos que parecen creados para recompensa de méritos políticos más bien que para obtener servicios administrativos. Sea esto dicho en tésis general, sin hacer cargo á ningun partido político y como una consecuencia lógica é indeclinable de toda intervencion oficial en la industria.

Más esa intervencion estéril para el bien no suele serlo para el mal. A su sombra se cometen abusos de que se hace cómplice moral á los Gobiernos y en los que á veces los favores otorgados al poderoso ó al amigo, cuestan muchos millones de pérdida á los pequeños productores.

Contra tamaños inconvenientes la *Sociedad Económica* no encuentra medios legales más eficaces que los que garanticen y fomenten el freno poderoso de la competencia por medio de la libertad de construccion y explotacion de ferro-carriles, establecida en gran parte por la Ley de 14 de Noviembre de 1868.

Si á beneficio de esa Ley y de una próxima y deseada paz, no viniera esa saludable competencia; si por un error de cálculo, los partidarios del monopolio de las grandes Empresas consiguieran la derogacion de aquella sábia Ley, no tardaria mucho en que la fuerza absorbente de esas poderosas Compañías, inconscientemente y sin pretenderlo tal vez, constituirian un Estado dentro del Estado. Vanos serían,

entonces, los esfuerzos de los buenos patricios que procuraran desarrollar sin subsidios y sin privilegios nuestra produccion nacional, fuera de las zonas de cada Empresa, porque carecerian del principal elemento, carecerian de trasportes rápidos, seguros y baratos. La cuestion que actualmente se debate basta para demostrarlo. La vida en Madrid se va haciendo insoportable por la carestía; la industria fabril y manufacturera se halla contenida por la subida creciente de los combustibles, que coincide con el progresivo aumento de la explotacion de las minas de Belmez y Espiel, contradiccion singular que tal vez explique el largo rodeo de su trasporte por dos diferentes líneas. Es indudable que otra directa que suprimiera este rodeo abarataria de 27 á 30 reales el precio de la tonelada, lo cual probablemente duplicaria el consumo y haria posibles industrias que hoy seria temerario acometer. En toda la zona atravesada por esa nueva línea, lo mismo que en esta capital, se moleria el trigo á menos precio, bajaria el de otros muchos artículos, los medios de subsistencia aumentarian y creceria la poblacion. Los carbones del Norte procurarian competir con los del Sur, y de esta competencia redundarian incalculables ventajas para Castilla la Vieja. En pocas palabras, y resumiendo la doctrina económica; se produce moviendo, es decir, variando de forma y lugar; todo lo que aumenta el movimiento ordenado ó inteligente, multiplica la produccion; los ferro-carriles secundarios podrán á veces no constituir grandes negocios para sus empresarios, pero siempre añaden vida á los principales; la competencia de las nuevas líneas, se compensa con exceso por el nuevo alimento que dan á las antiguas, y en una Empresa de ferro-

carril es tan equivocado el temor á esta competencia, como lo sería si se asustara de la prolongacion de su propia vía.

Además, la competencia nunca es absoluta, sino limitada á los trasportes de ciertas zonas y poblaciones, y áun en esos mismos puntos, la baratura y seguridad que resulta del doble medio de comunicacion y de poder prolongarla á las regiones peculiares de cada línea donde ya no existe esa competencia, fomenta industrias y desarrolla riquezas de que no se preveía la posibilidad durante la existencia de uno solo de los ferro-carriles competidores.

Y esta teoría, demostrada por la práctica, prueba una vez más que lo justo es útil, y, que en la cuestion que se ventila, la libertad de construcciones es tan conforme al derecho, como conveniente.

Por tanto, Excmo. Sr., la *Sociedad Económica Matritense*, á V. E. suplica: que el Gobierno de S. M. mantenga en toda su fuerza y vigor el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, sin que sus atinadas disposiciones se desvirtúen en ningun sentido, ora sea poniendo limitaciones á la actividad privada para construir nuevas obras, ó bien por el contrario, concediendo más tarde á las que con arreglo á dicho Decreto-Ley se construyan, subvenciones, auxilios ó privilegios por parte del Estado, opuestos á su espíritu.
